

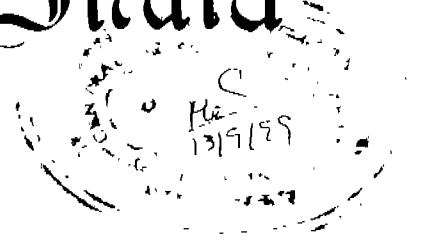


# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY



सं. 41]  
No. 41]

नई दिल्ली, शुक्रवार, मई 21, 1999/वैशाख 31, 1921  
NEW DELHI, FRIDAY, MAY 21, 1999/VAISAKHA 31, 1921

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 21 मई, 1999

सं. टी ए एम पी/2/98-जे एन पी टी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार आयात और निर्यात दोनों प्रकार के प्रचालनों के लिए जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास के कंटेनर फ्रेट स्टेशन पर प्रदान की गई विभिन्न सेवाओं के लिए घसूल की जाने वाली दरों और घसूल की जाने वाली दरों की प्रयोज्यता को विनियमित करने वाली शर्तों को अनुमोदित करता है।

## मामला सं० टी एम एम पी/2/98-जे एन पी टी

जवाहर लाल नेहरू पत्तन न्यास

----- आवेदक

## आदेश

( 13 अप्रैल, 1999 को पारित )

यह मामला आयात और निर्यात दोनों प्रकार के कंटेनरों के लिए जवाहर लाल नेहरू पत्तन न्यास के कंटेनर फ्रेट स्टेशन ( जे एन पी टी, सी एफ एस ) में प्रदान की विभिन्न सेवाओं के लिए दरमानों को निर्धारित करने के लिए जवाहर लाल नेहरू पत्तन न्यास ( जे एन पी टी ) से प्राप्त दिनांक 23 सितम्बर, 98 के एक प्रस्ताव से संबंधित है।

2. प्रस्ताव की मुख्य बातें निम्नप्रकार है :-

- (i) जे एन पी टी में तीन मुख्य कंटेनर फ्रेट स्टेशन ( सी एफ एस ) है। जे एन पी टी के एक कंटेनर फ्रेट स्टेशन को इसकी ओर से सी डब्ल्यू सी द्वारा प्रचालित किया जाता है, दूसरा मैस्क इंडिया लिमिटेड (मैस्क) और तीसरा मैसर्स बालमेर लारी एंड कंपनी लिमिटेड ( बी एल सी ) द्वारा प्रचालित किया जाता है।

- (ii) जे एन पी टी का सी एफ एस ( सी डब्ल्यू सी द्वारा प्रचालित ) इस समय केवल आयात कंटेनरों का प्रहस्तन करता है । अन्य सी एफ स्टेशनों पर आयात और निर्यात दोनों प्रकार के कंटेनरों का प्रहस्तन किया जाता है ।
- (iii) सी डब्ल्यू सी को दिया गया ठेका 25 मई, 99 को समाप्त हो रहा है । ठेके का नवीकरण करने का कोई प्रस्ताव नहीं है ।
- (iv) तथापि, जे एन पी टी का निर्णय है कि निविदा प्रक्रिया के जरिए अभिज्ञात किए जाने वाले किसी प्रहस्तन/परिवहन ठेकेदार द्वारा सी एफ एस का प्रचालन कराया जाए ।
- (v) नए प्रबंधन में आशा है कि आयात और निर्यात दोनों प्रकार के कंटेनरों का प्रहस्तन किया जाएगा ।
- (vi) यह प्रस्ताव महानपत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा दरें अनुमोदित कराने के लिए है ताकि उन्हें निविदा दस्तावेज में बताया जा सके ।
- (vii) जे एन पी टी ने सी डब्ल्यू सी/मैस्क की दरों को 'विद्यमान दरों' के रूप में स्वीकार किया है । प्रस्ताव में अथवा संयुक्त सुनवाई के दौरान इस आधार पर लागत के ब्यौरे नहीं दिए गए हैं कि उनके पास छुटकारा पाने का कोई और आधार नहीं है ।  
निर्यात कंटेनरों के लिए भूमि किराया ठीक वही है जो सी डब्ल्यू सी द्वारा अपनाया गया है । तथापि, आयात कंटेनरों के लिए भूमि किराया सी डब्ल्यू सी की दरों से अधिक है, संभवतः जे एन पी टी ने इस संबंध में मैस्क की अधिक दरों का संदर्भ लिया है ।
- (viii) कार्य निष्पादन के स्तर विनिर्दिष्ट करने के लिए किन्हीं शर्तों का प्रस्ताव नहीं किया गया है । (यह मुद्रा सी एफ एस पर पूर्ण उत्तरदायित्व न होने के बारे में पत्तन प्रयोक्ताओं द्वारा बार-बार की गई शिकायतों के संदर्भ में विशेष रूप से संबंधित है -जे एन पी टी ठेकेदार पर जिम्मेदारी डाल देता है जो इसे उप-ठेकेदार को सौंप देता है और इसे इसी प्रकार आगे बढ़ा दिया जाता है जिसका परिणाम यह होता है कि पत्तन प्रयोक्ताओं के पास मांगे गए भुगतानों को वहन करने के अतिरिक्त कोई वास्तविक विकल्प नहीं होता )।

3. निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार प्रस्ताव को टिप्पणियों के लिए पत्तन प्रयोक्ताओं में परिचालित किया गया । संबंधित किए गए पत्तन प्रयोक्ता इस प्रकार है :- द इंडियन नेशनल शिप आनर्स एसोसिएशन (आई एन एस ए), द मुम्बई एंड न्हावाशेवा शिप इंटरमाडल एजेंट्स एसोसिएशन (एम ए एन एस ए ए), द कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (सी एस एल ए), द बाम्बे कस्टम हाउस एजेंट्स एसोसिएशन (बी सी एच ए ए, द बाम्बे चैम्बर आफ कामर्स एंड इंडस्ट्री ( बी सी सी आई) और महानिदेशक (नौवहन) । तत्पश्चात्, 8 जनवरी, 99 को मुंबई में इस मामले पर संयुक्त सुनवाई की गई । चार पत्तन प्रयोक्ताओं से प्राप्त टिप्पणियों और संयुक्त सुनवाई में हुई वार्ताओं से सामने आए मुख्य मुद्दे इस प्रकार हैं :-

- (i) नौवहन महानिदेशक के प्रतिनिधि ने उनके द्वारा तैयार की गई एक रिपोर्ट का उल्लेख किया जिससे अभी सरकार द्वारा स्वीकृत नहीं किया गया है । परन्तु यह रिपोर्ट 'कंटेनर रूकौनी प्रभावों' से संबंधित है जो इस मामले में हमारे प्रयोजन से बहुत अधिक संबंधित नहीं है ।
- (ii) जे एन पी टी अनिश्चित रूप से भूमि किराया वसूल नहीं करेगा । उठाए न गए कंटेनरों के मामले में किसी बिन्दु पर भूमि किराया अवश्य रूकना चाहिए । इसलिए, दरमानों में उठाए न गए कंटेनरों की नीलामी करने के लिए कोई समय सीमा निर्धारित की जानी चाहिए ।
- (iii) 'तटीय' कार्गो वाले कंटेनरों की दरें अवश्य ही कम होनी चाहिए ।
- (iv) कार्य निष्पादन के लिए सी एफ एस उत्तरदायी होगा । दरमानों में सी एफ एस के कार्य निष्पादन से होने वाले विलम्ब के लिए जुर्माने निर्धारित किए जाने चाहिए ।
- (v) 3 दिन का प्रस्तावित 'निशुल्क समय' पर्याप्त नहीं है, यह 5 दिन होगा । यहां यह स्वीकार करना भी संगत होगा कि शिपिंग लाइनें भी 5 दिन का निशुल्क समय देने का दावा करती हैं ।
- (vi) सी एफ एस के भीतर अथवा बाहर रखे गए कंटेनरों को हुई क्षतियों का पता लगाने के लिए सी एफ एस द्वारा सुविधाएं अवश्य प्रदान की जानी चाहिए ।

- (vii) प्रहस्तन और परिवहन प्रचालनों ( निर्यात प्रचालनों ) के संबन्ध में निर्यात कंटेनरों से संबंधित प्रस्ताव में कार्गो को सटाने और हटाने के लिए श्रमिकों की आपूर्ति करने का प्रावधान भी अवश्य होना चाहिए (
- ( यह यह नोट करना समीचीन है कि मैस्क अपने सी एफ एस पर यह सुविधाएं प्रदान नहीं करता । )
- (viii) जे एन पी टी के सी एफ एस पर अनिश्चित रूप से भूमि किराया वसूल नहीं किया जाएगा । उठाए न गए कंटेनरों की नीलामी के लिए कोई समय सीमा होनी चाहिए । माल की उतराई के पश्चात् उसे हटाने/उठाने के लिए 45 / 60 दिन की साविधिक समय सीमा अवश्य ही स्वीकार करनी चाहिए । यदि इस समय सीमा का पालन न किया जाए तो कंटेनरों को परेशिती की लागत पर नीलाम कर दिया जाना चाहिए ।
- (ix) कंटेनरों के प्रहस्तन प्रभार डालर में नहीं बल्कि रूपए में मूल्यांकित किए जाएंगे ।
- (X) जे एन पी टी के सी एफ एस पर 'तटीय कार्गो' की दुलाई करने वाले कंटेनरों के लिए रियायती दर की पेशकश की जाए ।
- (xi) प्रस्ताव में "हमारा अपना कंटेनर फ्रेट स्टेशन" (सी एफ एस) वाक्यांश की संकल्पना स्पष्ट नहीं है । जे एन पी टी अथवा ठेकेदार के उत्तरदायित्व का कहीं भी संकेत नहीं है । यदि यही स्थिति रहने दी जाए तो जे एन पी टी को "परिष्कार" के रूप में प्रचालन बद करने वाला समझा जाना चाहिए और ठेकेदार भी सुरक्षित बच निकलता है क्योंकि वह प्रयोक्ताओं के प्रति 'नहीं बल्कि केवल जे एन पी टी के प्रति उत्तरदायी है । इस मुद्दे की जांच करनी आवश्यक है ।
- (xii) दरमानों में कार्य निष्पादन के स्तरों का प्रवर्तन करने के लिए शर्तें अवश्य शामिल की जानी चाहिए । 'समय सीमा', 'जुर्माने' और 'छूटों' जैसी संकल्पनाएं जो प्रस्ताव में बिल्कुल भी नहीं हैं, को विशिष्ट रूप से शामिल करने की आवश्यकता है ।
- (xiii) प्रस्तावित दरें बहुत अधिक हैं । दरों का कोई आधार नहीं बताया गया है । जे एन पी टी को इस आधार पर सी डब्ल्यू सी/मैस्क की दरों का अधानुरक्षण करने की अनुमति नहीं दी जा सकती कि उनके पास लागत के ब्यौरे नहीं हैं । अन्ततः यह उनका सी एफ एस है, ठेकेदार से लागत के सभी ब्यौरे प्राप्त करना उनके लिए संभव होगा ।
- बी एल सी द्वारा दिए गए लागत के ब्यौरे यह दर्शाने के लिए उपलब्ध हैं कि यह सभी कार्य कलाप अत्यधिक सस्ती दरों पर किए जा सकते हैं ।
- मुंबई पत्तन न्यास द्वारा अपने कंटेनर फ्रेट स्टेशनों पर ऐसे कार्यों के लिए निर्धारित दरें भी बहुत सस्ती हैं और शर्तें इतनी स्पष्ट रूप से निर्धारित की गई हैं कि सभी स्तरों के कार्य निष्पादन के लिए पूर्ण उत्तरदायित्व निर्धारित है ।
- (xiv) निविदा दस्तावेज में भी दरें बताते हुए शर्तें भी नियत करनी होंगी । यह आवश्यक अपेक्षा ठेकेदार द्वारा भरे जाने से छोड़ नहीं दी जानी चाहिए ।
- (xv) यदि जे एन पी टी स्वयं सी एफ एस का प्रचालन कर सके तो यह अत्युत्तम व्यवस्था होगी । ऐसी व्यवस्था से "एक खिड़की" सुविधा उपलब्ध हो जाएगी जो सरल और बहुत सस्ती होगी ।
- (xvi) यह उत्तम है कि सी एफ एस पर आयात और निर्यात दोनों प्रकार के कंटेनरों का प्रहस्तन करने का प्रस्ताव है । यह पत्तन प्रयोक्ताओं द्वारा लम्बे समय से की जा रही मांग है ।
- (xvii) कंटेनर प्रहस्तन प्रभार कार्गो संबद्ध प्रभार है और उचित रूप से रूपए मूल्य में नामांकित किए जाने अपेक्षित हैं ।
- (xviii) इसी प्रकार 'तटीय कार्गो' के लिए रियायती प्रशुल्क नियत करने के स्वीकृत सिद्धांत भी प्रस्ताव में अवश्य शामिल किए जाने चाहिए ।

4. संयुक्त सुनवाई में बी सी एच ए ए ने संदर्भाधीन दरों की प्रयोज्यता को विनियमित करने वाली शर्तों का मसौदा देने की पेशकश की । शर्तों से संबंधित मुख्य बातें इस प्रकार हैं :-

- (i) भूमि किराया प्रमारों के निर्धारण को किसी 'निशुल्क समय' के प्रावधान द्वारा विनियमित किया जाएगा। यह सात दिन होगा न कि तीन दिन।
  - (ii) 'निशुल्क समय' उस समय शुरू नहीं होगा जब कंटेनर पत्तन के कंटेनर यार्ड में ही हो परन्तु इसके सी एफ एस में पहुंचने के पश्चात् शुरू होगा।  
स्टीमर एजेंट (आयात) कंटेनर को पत्तन के कंटेनर यार्ड से सी एफ एस तक और निर्यात कंटेनर को सी एफ एस से पत्तन के कंटेनर यार्ड तक लाने के लिए जिम्मेदार होगा। यह कार्य यह सुनिश्चित करने के लिए आवश्यक है कि परेषिति को सी एफ एस प्रचालक अथवा अन्यो द्वारा कंटेनरों की दुलाई में किए गए विलम्बों के लिए उत्तरदायी न ठहराया जा सके।
  - (iii) यदि पत्तन अथवा सी एफ एस प्रचालक द्वारा किए गए विलम्बों के कारण माल उठाने में विलम्ब होते हैं तो वेयरहाउसिंग प्रभार लागू नहीं होंगे।  
इसी प्रकार सीमाशुल्क के परीक्षण/आयात व्यापार नियंत्रण आदि के कारण विलम्ब होते हैं तो वेयरहाउसिंग प्रभार लागू नहीं होंगे।
  - (iv) जब परेषिति कंटेनरों को प्राप्त करने आएगा तो वे दुलाई के लिए भूमि पर उपलब्ध होंगे। यदि ऐसा नहीं होता तो 'भूमि पर उतारने' के लिए लिया गया समय प्रभार के लिए गणना में शामिल नहीं किया जाएगा।
  - (v) जे एन पी टी को कंटेनरों की खानगी के प्रभार वसूल करने के लिए 'एक खिड़की' की प्रणाली शुरू करनी चाहिए अन्यथा दरमानों में कार्य निष्पादन के स्तरों का प्रवर्तन करने के लिए प्रत्येक कार्य के लिए समय सीमाएं निर्धारित की जानी चाहिए।
5. पत्तन प्रयोक्ताओं द्वारा उठाए गए मुद्दों के लिए जे एन पी टी का उत्तर निम्नलिखित बातों को शामिल करने के लिए कुछ सीमित रहा :-
- (i) पत्तन के पास सी एफ एस को प्रचालित करने के लिए जनशक्ति अथवा विशेषज्ञता नहीं है। अतः किसी ठेकेदार को नियुक्त करने का निर्णय लिया गया है। यह हर तरह से प्रबंधन निर्णय है जो प्रशुल्कों से पूर्णतः भिन्न है और इसलिए इस मामले की कार्यवाहियों के कार्यक्षेत्र से बाहर रहेगा।
  - (ii) पत्तन के अपने लेखे नहीं है। इसलिए वह लागत के कोई ब्यौरे प्रस्तुत करने अथवा अपनी ओर से किन्हीं दरों का प्रस्ताव करने की स्थिति में नहीं है। तदनुसार उसने सी डब्ल्यू सी और मैस्क द्वारा प्रचालित कंटेनर फ्रेट स्टेशनों पर लागू दरों का अनुकरण किया है।  
यदि विशिष्ट रूप से किन्हीं विशेष आवश्यकताओं को बताया जाता है तो जे एन पी टी संबंधित ब्यौरे एकत्र करने और उन्हें प्रस्तुत करने का प्रयास करेगा।
  - (iii) इसी प्रकार पत्तन कोई शर्तें तैयार करने की स्थिति में नहीं है। यदि महापत्तन प्राधिकरण प्रशुल्क किन्हीं शर्तों का निर्धारण करता है तो जे एन पी टी उनको स्वीकार करेगा और उन्हें निविदा दस्तावेज में बताएगा।
  - (iv) 'तटीय कंगो' के लिए सामान्य तौर पर स्वीकार्य रियायते दी जाती हैं। यह स्पष्ट नहीं है कि प्रयोक्ताओं द्वारा इस संबंध में किस और अधिक वस्तु की आशा है।
6. इस मामले के संबंध में एकत्र की गई समस्त सूचना/ब्यौरे/आंकड़ों के संदर्भ में और सामूहिक विचार-विमर्श के आधार पर इस प्राधिकरण ने इस मामले पर आज अपनी बैठक में अंतिम रूप से विचार किया।
7. ऊपर दिए गए तथ्यों और उद्धृत किए गए विभिन्न मुद्दों के विश्लेषण से निम्नलिखित मुद्दे सामने आए :-
- (i) यह वास्तव में एक प्रबंधन निर्णय है कि क्या पत्तन सी एफ एस को स्वयं प्रचालित करेगा अथवा ठेके पर देगा। इसलिए यह प्राधिकरण इस मामले में मध्यस्थता करना नहीं चाहेगा।
  - (ii) प्रयोक्ताओं की लम्बे समय से की जा रही मांग के उत्तर में आयात और निर्यात दोनों प्रकार के कंटेनरों को शामिल करने का निर्णय करना। तदनुसार, यह एक स्वागत योग्य घटना है। संयोगवश स्पष्ट रूप से यह भी प्रबंधन संबंधी निर्णय है जिसके साथ यह प्राधिकरण प्रत्यक्ष रूप से संबंधित नहीं होगा।

(iii) जे एन पी टी ने लागत के ब्यौरे नहीं दिए हैं। उनकी ओर से यह उचित मालूम नहीं होता कि वे सी डब्ल्यू सी अथवा मैर्क द्वारा उद्धृत दरों का अधानुकरण करें। यह सच है कि संयुक्त सुनवाई में जे एन पी टी ने इस संबंध में महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा बताई जाने वाली किसी विशिष्ट आवश्यकता के संदर्भ में संगत ब्यौरे एकत्र करने की पेशकश की थी। इसका अनुकरण करते हुए इस प्राधिकरण ने अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण के लिए जे एन पी टी को मुद्दों की सूची दी थी। जे एन पी टी से कोई अधिक सार्थक उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है।

बी एल सी द्वारा अपने सी एफ एस पर भंडारण और परिवहन के लिए उद्धृत दरें वास्तव में पर्दाफाश करने वाली हैं। ये दरें जे एन पी टी द्वारा प्रस्तावित दरों की तुलना में अविश्वसनीय रूप से कम और अत्यधिक रूप से सस्ती हैं। जे एन पी टी को अवसर देने के बावजूद भी उन्होंने इस बात का उत्तर देना पसंद नहीं किया है और जैसा कि पहले बताया जा चुका है कि उन्होंने स्वयं विपरीत रूप से भी कोई आंकड़े प्रस्तुत नहीं किए हैं। इस स्थिति में ऐसा कोई कारण नहीं है कि यह प्राधिकरण इस मामले में उचित दरों की गणना करने के लिए आधार के रूप में बी एल सी की दरों को क्यों नहीं मान सकता।

यह तर्क दिया जा सकता है कि किसी पत्तन न्यास की किसी निजी पक्षकार के साथ तुलना नहीं की जा सकती। इसे अपरिहार्य देयताओं की गणना करनी होती है परन्तु यह स्वीकार करना भी संगत होगा कि बी एल सी सार्वजनिक क्षेत्र का एक उपक्रम हैं न कि कोई निजी पक्षकार। फिर भी यह स्वीकार करना होगा कि बी एल सी वाणिज्यिक रूप रेखाओं पर प्रचालन करता हुआ एक सार्वजनिक न्यास के कार्यमानकों से भिन्न कार्यमानक रखेगा। परन्तु प्राधिकरण किसी सार्वजनिक न्यास की स्थिति के मामले में न्यायपूर्ण ढंग से उचित कटौतियां करने के लिए बी एल सी की दरों को निश्चित रूप से आधार के रूप में प्रयोग कर सकता है।

(iv) 'तटीय कार्गो' के लिए रियायतों की मांग वर्तमान प्रथा के अनुरूप है। पत्तन का यह तर्क मालूम होता है कि प्रयोक्ताओं को सामान्य रूप से स्वीकार्य रियायतों से अधिक मांग क्यों नहीं करनी चाहिए। स्पष्ट है कि यह मुद्दा इसलिए उठाया गया है कि प्रस्ताव में इसका विशेष रूप से उल्लेख नहीं किया गया। इसलिए सावधानी के रूप में यह निर्धारण किया जा सकता है कि 'तटीय कार्गो' के लिए उपलब्ध रियायतें सी एफ एस पर भी उपलब्ध होंगी।

कंटेनर प्रहस्तन प्रमारों के रूप में मूल्य में (न कि डालर मूल्य में) नामांकन से संबंधित मुद्दा एक विवाद का हिस्सा है जिस पर प्राधिकरण अन्यथा भी ध्यान दे रहा है। इसलिए यह इस स्तर पर उचित नहीं होगा कि इस मुद्दे पर इस मामले के हिस्से के रूप में नए सिरे से अलग विचार किया जाए। किसी भी कीमत पर इस प्रस्ताव से इस पहलु का बिल्कुल भी संकेत नहीं मिलता। प्रयोक्ताओं ने पूर्ण सावधानी के रूप में स्पष्ट रूप से प्रस्तुत किया है। संभवतः यह निर्धारित किया जा सकता है कि किसी सामान्य निर्धारण द्वारा इसे परिवर्तित किए जाने तक वर्तमान प्रक्रिया जारी रहेगी।

(v) प्रदान की गई विभिन्न सेवाओं के लिए वृसल की जाने वाली दरों के संबंध में जे एन पी टी के प्रस्ताव की सी डब्ल्यू सी मैर्क इंडिया, बालमेरे लारी एंड कंपनी लिमिटेड द्वारा इस समय लागू दरों (केवल खाली कंटेनरों के लिए), बी सी एच ए ए से प्राप्त सुझावों के संदर्भ में समीक्षा की जानी थी। इस

समीक्षा के आधार पर निम्नलिखित मुद्दे सामने आए जिनके संदर्भ में दरों के विवरणों में उचित संशोधन किए गए हैं :-

- (क) जबकि जे एन पी टी के प्रस्ताव में पहले महीने को चार हिस्सों में विभाजित किया गया है जिनकी दरें 75 रु० से 300 रु० तक हैं परन्तु बी एल सी के ढांचे में यह केवल पूरे महीने के लिए 8 रु० हैं।

उपर्युक्त पैराग्राफ 7.3 में यथा विचारित दो संगठनों के बीच कार्य मानकों के अंतरों को ध्यान में रखते हुए भी यह स्वीकार करना उचित नहीं है कि पत्तन की परिसीमाओं के भीतर शीघ्रता से रवानगी के संबंध में इतना अधिक दबाव होगा कि ऐसी अत्यधिक विषमता हों सकें। ऐसा होने से हमारी राय में जैसे कि पत्तन प्रयोक्ताओं द्वारा एक सुर में मांग की गई है, दरों में कुछ साम्यता होनी चाहिए।

इसे ध्यान में रखते हुए और जे एन पी टी द्वारा प्रस्तावित, बी एल सी द्वारा लागू और बी सी एच ए ए द्वारा सुझाई गई दरों की तुलना के आधार पर दरों के विवरणों में उचित परिवर्तन किए गए हैं।

- (ख) यद्यपि जे एन पी टी का प्रस्ताव फ्रेट कंटेनरों के लिए इसके प्रशुल्क में यथा अधिसूचित सामान्य प्रभार कि डेढ़ गुणा दर लागू करने का है परन्तु वियरण (प्रस्ताव के अनुबंध-iv के रूप में संलग्न) में इसका कोई विशेष संकेत न दिए जाने से प्रयोक्ताओं के बीच कुछ भ्रम और चिन्ता उत्पन्न हुई मालूम होती है इसलिए दरों के विवरण में इस आशय का एक विशिष्ट संकेत देना उचित होगा।

- (ग) 'प्रवेश' के लिए 'प्रशासनिक खर्चों' के लिए प्रति टी ई यू 200 रु० वसूल करने के प्रस्ताव का स्पष्टीकरण नहीं किया गया है और यह उचित मालूम नहीं होता।

- (घ) खाली और भरे हुए कंटेनरों को उताने/रखने के लिए क्रमशः 100 रु० और 200 रु० वसूल करने का प्रस्ताव अधिक मालूम होता है। बी एल सी द्वारा वसूल की जाने वाली दर बी सी एच ए ए से प्राप्त सुझाव के संदर्भ में खाली कंटेनरों के लिए प्रति टी ई यू 75 रु० का प्रभार उचित मालूम होता है और खाली तथा भरे हुए कंटेनरों के बीच 1:2 का अनुपात लागू करने पर भरे हुए कंटेनरों के लिए प्रति टी ई यू 150 रु० का प्रभार उचित प्रतीत होता है।

- (ड.) (क) पत्तन से सी एफ एस तक परिवहन के लिए प्रति टी ई यू (खाली) के लिए प्रस्तावित 800 रु० प्रभार अधिक प्रतीत होता है। काफी अधिक दूरी के लिए बी एल सी द्वारा वसूल की जाने वाली दर और बी सी एच ए ए से प्राप्त सुझाव के संदर्भ में 600 रु० प्रति टी ई यू (खाली) का प्रभार उचित प्रतीत होता है।

- (ख) प्रस्ताव में दिए गए अनुपात को स्वीकार करते हुए और 600 रु० प्रति टी ई यू (खाली) के उपर्युक्त प्रभार का अनुसरण करते हुए पत्तन से सी एफ एस तक परिवहन के लिए 1000 रु० प्रति टी ई यू (भरा हुआ) का प्रभार उचित मालूम होता है।

- (च) प्रस्ताव के अनुबंध-iv की मद 2(ii) में शामिल कार्य कलापों के लिए उपर्युक्त मानदंडों का अनुसरण करते हुए 2500 रु० प्रति टी ई यू का प्रस्तावित प्रभार कुछ अधिक मालूम होता है। परिवहन के लिए 1000 रु० उतारने/चढ़ाने के लिए 300 रु० (भरा हुआ), खाली करने और रखने के लिए 800 रु० और उतारने/रखने के लिए 150 रु० (खाली) को जोड़ देने पर 2250 रु० प्रति टी ई यू का प्रभार उचित मालूम होता है।

यहां प्रस्ताव के अनुबंध-v की मद 3(ii) में वर्णित कार्य का संदर्भ लेना संगत होगा। यह दोनों कार्य-कलाप एक दूसरे से विपरीत प्रचालन प्रतीत हो सकते हैं। ऐसी स्थिति में 2250 रु० के इस प्रभार का औचित्य विपरीत कार्य-कलाप के लिए जे एन पी टी के 2200 रु० प्रति टी ई यू के प्रभार के अपने प्रस्ताव से सिद्ध होता है।

- (घ) 'खाली करने के कार्य' के लिए (प्रस्ताव के अनुबंध-IV की मद 2(III) में उल्लिखित) प्रस्तावित 600 रु० का प्रभार अधिक मालूम होता है। जे एन पी टी के प्रस्ताव और केवल 400 रु० प्रति टी ई यू वसूलने के लिए बी सी एच ए ए से प्राप्त सुझाव के संदर्भ में 500 रु० प्रति टी ई यू का प्रभार उचित मालूम होता है।
- (ज) खाली करने और सुपुर्दगी के कार्य के लिए (प्रस्ताव के अनुबंध-IV की मद 2(IV) में उल्लिखित) 1200 रु० प्रति टी ई यू का प्रस्तावित प्रभार बहुत अधिक मालूम होता है। इसमें किए जाने वाले कार्यों का अनुसरण करते हुए इस मद का प्रभार उपर्युक्त मद 2(III) में उल्लिखित खाली करने के कार्य की अपेक्षा सस्ता होना चाहिए। तदनुसार 400 रु० प्रति टी ई यू का प्रभार इस कार्य के लिए उचित मालूम होता है।
- (झ) प्रस्ताव के अनुबंध-IV की मद 2(v) में सम्मिलित कार्यों के लिए उपर्युक्त मानदंडों का अनुसरण करते हुए 1350 रु० प्रति टी ई यू का प्रस्तावित प्रभार कुछ अधिक मालूम होता है। उठाने/रखने (भरा हुआ) के लिए 300 रु०, खाली करने और रखने के लिए 800 रु० और उठाने/रखने (खाली) के लिए 150 रु० का योग करके 1250 रु० प्रति टी ई यू का प्रभार उचित मालूम होता है।
- ( ) प्रस्ताव के अनुबंध-IV की मद (iv) (ख) के संबंध में खाली और भरे हुए कंटेनरों के बीच 1:2 का अनुपात स्वीकार करने के संदर्भ में 400 रु० प्रति टी ई यू का प्रभार अधिक मालूम होता है।
- (ट) प्रस्ताव के अनुबंध-V की मद 3(II) के संबंध में 2200 रु० प्रति टी ई यू का प्रस्तावित प्रभार अब भी अधिक समझा जाता है, प्रस्ताव में अपनायी गई गणना स्कीम का अनुसरण करते हुए इसमें 'प्रशासनिक खर्चों' के लिए 200 रु० का हिस्सा शामिल है जो उचित नहीं पाया गया है। तदनुसार, इस मद के लिए 2000 रु० प्रति टी ई यू का प्रभार उचित मालूम होता है।
- यह कार्य प्रस्ताव के अनुबंध-IV की मद 2(II) में वर्णित मद के विपरीत प्रचालन मालूम होता है। इसलिए इन दोनों के बीच अधिक समनुरूपता होनी चाहिए। इस स्थिति में इस मद के लिए बी सी एच ए ए के 1200 रु० प्रति टी ई यू के प्रभार का प्रस्ताव स्वीकार्य नहीं है।
- (ठ) प्रस्ताव के अनुबंध-V की मद 3(III)- सामान्य प्रचालन के संबंध में 400 रु० प्रति टी ई यू का प्रभार अधिक मालूम होता है। इसमें शामिल कार्य ठीक वैसा ही है जो प्रस्ताव के अनुबंध-IV की मद 3(II) के अंतर्गत 'आयात' पक्ष में वर्णित है जिसके लिए केवल 300 रु० प्रति टी ई यू के प्रभार का प्रस्ताव किया गया है। तदनुसार, 300 रु० प्रति टी ई यू का प्रभार इस मद के लिए भी उचित मालूम होता है।
- (ड) मद 3(viii)-सामान्य प्रचालन के संबंध में 1200 रु० प्रति टी ई यू का प्रस्तावित प्रभार अधिक मालूम होता है। भरे हुए कंटेनरों को उठाने/रखने के प्रभार को 200 रु० प्रति टी ई यू के प्रस्तावित स्तर से कम करने के सामान्य निर्णय को ध्यान में रखते हुए इस मद में 200 रु० प्रति टी ई यू कम करने होंगे। तदनुसार, 1000 रु० प्रति टी ई यू का प्रभार इस मद के लिए उचित मालूम होता है।
- (VI) उत्तरदायित्व की कमी से संबंधित मुद्दा वैध है और इसे सावधानीपूर्वक निर्धारित करने की आवश्यकता है। इसलिए शर्तें निर्धारित करना जरूरी होगा। इन्हें लागू करना ठेकेदार पर छोड़ देना उचित नहीं हो सकता। शर्तों का प्रस्ताव करना जे एन पी टी का कार्य था। जे एन पी टी ने अत्यंत निश्चितता से इस मुद्दे को छोड़ दिया है। वे चाहते हैं कि महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण आवश्यकतानुसार शर्तों को निर्दिष्ट करें। बी सी एच ए ए ने कुछ शर्तों का प्रस्ताव करने की जहमत उठाई है। (जैसा पहले बताया गया है, जे एन पी टी ने इन सुझावों का उत्तर देने का भी कष्ट नहीं किया है) इस

दशा में ऐसा कोई कारण नहीं है कि यह प्राधिकरण पत्तन प्रयोक्ताओं द्वारा की गई पहल से निर्देश प्राप्त न कर सके।

(vii) निम्नलिखित शर्तें उचित मालूम होती हैं :-

- (क) कोई ठेकेदार कार्यरत करने का जे एन पी टी का निर्णय होते हुए भी उनके 'प्रमुख' होने का उत्तरदायित्व समाप्त नहीं हो सकता। जब पत्तन न्यास को कार्गो के 'परिष्ठाक' के रूप में उत्तरदायी होने के परिप्रेक्ष्य में देखा जाएगा तो उत्तरदायित्व का विशेष महत्व होगा।
- (ख) सी एफ एस से पत्तन के कंटेनर यार्ड में पहुँचने के पश्चात् शुरु होने वाले 'निशुल्क समय' की शर्त उचित मालूम होती है और इसे स्वीकार किया जा सकता है।
- (ग) 'कंटेनर रुकौनी प्रमारों को लागू करने की शर्त हमारे प्रयोजन से संबंधित नहीं है, इसलिए इस पर विचार नहीं किया जा सकता।
- (घ) 'निशुल्क समय' से संबंधित शर्त समीचीन होगी। परन्तु यह मत भी हो सकता है कि 'निशुल्क समय' का निर्णय पत्तन द्वारा तीव्र रवानगी और अन्य अपेक्षित औपचारिकताओं को पूरा करने की आवश्यकता के अनुसार किया जाए। परन्तु इसे प्रस्तावित दर के साथ-साथ बी एल सी द्वारा लागू दर ढाँचे के संदर्भ में देखा जा सकता है। जबकि जे एन पी टी के प्रस्ताव में पहले महीने को चार भागों में विभक्त किया गया है जिसकी दरें 75 रु० से 300 रु० तक हैं परन्तु बी एल सी के ढाँचे में पूरे पहले महीने के लिए यह केवल 8 रु० है। औचित्यपूर्वक यह स्वीकार्य नहीं है कि पत्तन परिसीमाओं में शीघ्र रवानगी पर इतना अधिक दबाव होगा कि इतनी अधिक असमानता हो जाए। इस स्थिति में हमारी राय से जैसे कि पत्तन प्रयोक्ताओं द्वारा एक स्तर में मांग की गई है, जब तक वैकल्पिक रूप से दरें कम न की जाएं 'निशुल्क समय' को तीन दिन से बढ़ाकर पाँच दिन करने का मामला हो सकता है।
- (ङ) परेषिति द्वारा कंटेनर प्राप्त करने की सूचना देने पर उसकी 'भूमि' पर उपलब्धता से संबंधित शर्त लागू करने की मांग उचित है। जैसा कि बी सी एच ए ए द्वारा बताया गया है, एम बी पी टी इसे अपने दरमानों में शामिल करता है। जे एन पी टी ने स्वयं भी एल सी एल कंटेनरों के लिए अपने प्रस्ताव में कोई प्रावधान किया है। परन्तु तथ्य यह है कि जे एन पी टी द्वारा इस शर्त को इतने स्पष्ट तौर पर स्वीकार नहीं किया गया है जैसे एम बी पी टी द्वारा किया गया है। इसलिए बी सी एच ए ए की इस सिफारिश को स्वीकार करने और इसे सभी कंटेनरों को विनियमित करने वाली शर्त के रूप में लागू करने का मामला बनता है।
- (च) परेषिति के कारण विलम्ब न होने के मामलों में लागू न होने वाली वेयरहाउसिंग प्रमारों की शर्त उचित मालूम होती है। यहाँ यह स्मरण करना समीचीन है कि चेन्नई की वर्कशाप में यह निर्धारित करने लिए (सर्वसम्मति से) एक दिशा-निर्देश पारित किया गया था कि पत्तन प्रयोक्ताओं को उनके कारण न हुए विलम्ब के लिए भुगतान करने की आवश्यकता नहीं है। इस मामले में बी सी एच ए ए की सिफारिश संभवतः प्रत्यक्ष रूप से उक्त दिशा-निर्देश से उत्पन्न हुई है। परन्तु परियाहकों की हड़ताल जैसी आकस्मिकताओं को इस गणना में शामिल नहीं किया जा सकता। इसे पत्तन न्यासों से संबंधित घटकों तक सीमित रखना उचित होगा। अतः यह अनुबध्द किया जा सकता है कि परेषितियों को वेयरहाउसिंग प्रमारों का भुगतान करना आवश्यक नहीं होगा यदि पत्तन द्वारा विलम्ब किए जाएं और वे परेषितियों के कारण न हुए हों।

इस संदर्भ में बी सी एच ए ए ने सीमा शुल्क परीक्षण/आयात व्यापार नियंत्रण प्रक्रियाओं/आदि द्वारा किए जाने वाले विलम्बों का भी उल्लेख किया है। इस संदर्भ में यह उल्लेख करना समीचीन है कि चेन्नई पत्तन न्यास के एक अलग मामले में यही मुद्दा पत्तन प्रयोक्ताओं और चेन्नई पत्तन न्यास के बीच सौहार्दपूर्ण रूप से तय किया गया था और इस प्राधिकरण द्वारा एक सम्मत सूत्र अनुमोदित किया गया था। जे एन पी टी के प्रयोक्ताओं को उक्त सूत्र का अध्ययन करने के लिए और यदि वे चाहें तो इस मामले में पारित किए जाने वाले उपयुक्त प्रावधानों का सूझाव देने के लिए छह



महीने का समय दिया जा सकता है।

(छ) सुझाई गई अगली शर्त 'एक खिड़की' प्रणाली को अपनाना प्रबंध संबंधी निर्णय है और इसलिए इस प्राधिकरण के कार्य क्षेत्र से बाहर है परन्तु बी सी एच ए ए द्वारा सुझाया गया विकल्प एक किनारे नहीं किया जा सकता। बी सी एच ए ए ने अनुरोध किया है कि यदि 'एक खिड़की' की प्रणाली निर्धारित नहीं की जा सकती तो प्रत्येक कार्य की समय सीमा अवश्य निर्धारित की जानी चाहिए। यह एक उचित प्रस्ताव मालूम होता है। और हर हालत में 'समय सीमाएं' निर्धारित करने की संकल्पनाओं को स्वीकार करने का उपर्युक्त पैरा 3(ii),(iv),(viii) तथा (xii) में प्रस्ताव किया जा चुका है। 'जुमानों' और 'छूटों' के रूप में सोचना इस संकल्पना का स्वाभाविक परिणाम होगा। प्राधिकरण ने 'कुशलता से जुड़े प्रशुल्कों' को शुरू करने के प्रयास में पत्तन न्यासों को समय सीमाएं, जुमाने, छूट, लाभांश आदि शुरू करने की पहले ही सलाह दी है। इस स्थिति में इस शर्त को भी लागू करने करने के लिए स्वीकार किया जा सकता है। पक्षकार छह महीनों के भीतर जब इस मामले को इससे संबंधित अन्य विशिष्ट मुद्दों पर आगे विचार करने के लिए उठाया जाए तो पारित करने के लिए उपर्युक्त निर्धारणों के साथ आ सकते हैं।

(ज) समय सीमाओं की बात करते समय सी एस एल ए और आई एन एस ए का उठाए न गए कंटेनरों की नीलामी का सुझाव विचार किए जाने योग्य है। जैसा कि आई एन एस ए द्वारा प्रस्ताव किया गया है, उतराई के पश्चात् खाली करने/रवानगी के लिए 45/60 दिन की सांविधिक अवधि का अवश्य पालन किया जाना चाहिए जिसके विफल होने पर कंटेनरों को परेषिति की कीमत पर नीलामी के लिए उठा लिया जाएगा। दूसरे शब्दों में 'मूमि किराया' किसी बिन्दु पर अवश्य रुकना चाहिए, यह अनिश्चित काल तक नहीं चल सकता।

(झ) परिवहन प्रचालनों (निर्यात प्रचालनों) के प्रहस्तन में कार्गो को सटाने और हटाने के लिए श्रमिकों के प्रावधान को शामिल करने के बारे में आई एन एस ए की सिफारिश में योग्यता मालूम होती है। मैरिक् द्वारा अपने सी एफ एस पर इस शर्त का प्रावधान न करने को यहाँ ऐसा न करने का आधार बनाने की आवश्यकता नहीं है। जे एन पी टी ने इस विषय पर अपने विचार व्यक्त करने की परवाह नहीं की है।

8. परिणामतः उक्त कारणों से निम्नलिखित निर्णय लिए जाते हैं :-

(i) जे एन पी टी के सी एफ एस पर आयात प्रचालनों के लिए प्रदान की जाने वाली विभिन्न सेवाओं के लिए वसूल की जाने वाली दरों को **अनुबंध-1** के रूप में संलग्न विवरण में किए गए उल्लेखानुसार अनुमोदित किया जाता है। इस विवरण में उक्त पैरा 7(v) में यथावर्णित दरों में किए गए संशोधन शामिल हैं।

(ii) निर्यात प्रचालनों के लिए जे एन पी टी के सी एफ एस पर प्रदान की जाने वाली विभिन्न सेवाओं के लिए वसूल की जाने वाली दरें **अनुबंध-II** के रूप में संलग्न विवरण में किए गए उल्लेखानुसार अनुमोदित की जाती हैं। इस विवरण में उक्त पैरा 7 (v) में यथावर्णित दरों में किए गए संशोधन शामिल हैं।

(iii) **अनुबंध-III** के रूप में संलग्न विवरण में किए गए उल्लेखानुसार इन दरों की प्रयोज्यता को विनियमित करने के लिए शर्तें निर्धारित की जाती हैं।

एस. मलयम, अध्यक्ष

[ विज्ञापन/3/4/असाधारण/143/99 ]

अनुषंग -1

जे०एन०पी०टी के कंटेनर फ्रेट स्टेशन पर प्रदान की जाने वाली विभिन्न सेवाओं के लिए वसूल की जाने वाली दरें ।

आयात प्रचालन1. भूमि किराया प्रभार :(I) भरे हुए कंटेनरदिनों की संख्यादर प्रति टी ई यू प्रतिदिन

1 से 3 दिन तक

निशुल्क

4 से 7 दिन तक

केवल 50 रु०

8 से 15 दिन तक

केवल 100 रु०

16 से 30 दिन तक

केवल 200 रु०

31 वीं दिन और उसके बाद

केवल 300 रु०

किसी भरे हुए कंटेनर को उठाने के लिए प्राप्ति के दिन को छोड़कर चाहे वह प्रथम, द्वितीय अथवा तृतीय पाली में प्राप्त हुआ हो, तीन कार्य दिवसों का निशुल्क समय दिया जाएगा । निशुल्क अवधि की गणना करते समय निशुल्क अवधि के बीच में अथवा बाद में आने वाले रविवारों / छुट्टियों की गणना नहीं की जाएगी ।

टिप्पणी :

सामान्यतः एल सी एल कंटेनरों को कंटेनर यार्ड में नहीं रखा जाएगा क्योंकि सी एफ एस पर किए जाने वाले प्रचालन चैसिस प्रचालन हैं । यदि किसी आधिकारिक एजेंसी द्वारा कंटेनरों को रोका जाता है तो भूमि किराया प्रभार उपर्युक्तानुसार लगाए जाएंगे ।

तथापि, कंटेनर को जे एन पी टी की गलती अर्थात् खाली करने के लिए निकासी आदि की व्यवस्था न करना, के कारण भूमि पर उतारा जाता है तो ऐसी अवधि/यों के लिए नौवहन एजेंटों पर भूमि किराया प्रभार नहीं लगाए जाएंगे ।

(II) खाली कंटेनरदिनों की संख्यादर प्रति टी ई यू प्रतिदिन

1 से 15 दिन

केवल 25 रु०

16 वें दिन से और उसके बाद

केवल 100 रु०

(III) रीफर कंटेनर

20' से अधिक लम्बाई के कंटेनरों को सभी प्रयोजनों के लिए एफ एफ यू अर्थात् 2 टी ई यू माना जाएगा और जे एन पी टी के दरमानों में यथाअधिसूचित सामान्य प्रभारों का 1-1/2 गुणा प्रभार वसूल किए जाएंगे ।

2. प्रहस्तन और परियहन प्रचालन :आयात प्रचालन

(I) जे एन पत्तन के कंटेनर यार्ड से जे एन पत्तन

केवल 2250 रु० प्रति टी ई यू

के सी एफ एस तक भरे हुए कंटेनरों को लाने, कार्गो को निकालने और उसे आयात वेयरहाउस में रखने तथा खाली कंटेनरों को परिसर में कंटेनर यार्ड तक लाना।

- |   |  |
|---|--|
| (ii) जे एन पत्तन के कंटेनर यार्ड से जे एन पत्तन के सी एफ एस तक खाली/भरे हुए कंटेनरों को लाना और नीचे उतारना/ रखना एवं विलोमतः ( सी एफ एस में गश्तकार के ट्रैलरों पर उठाकर रखने के लिए अतिरिक्त प्रभार और प्रवेश पर प्रशासनिक प्रभार लगाए जाएंगे )         | प्रति टी ई यू (खाली) के लिए केवल 600 रु०<br>प्रति टी ई यू ( भरे हुए) के लिए केवल 1000 रु०<br>लिफ्ट आन - 75 रु०<br>( खाली कंटेनर )<br>लिफ्ट आन -150 रु०<br>( भरा हुआ कंटेनर ) |
| (iii) खाली करने का कार्य यदि परेषिति/शिपिंग एजेंट के अनुरोध के अनुसार खुले में किया जाए, सीमा शुल्क की जाँच के बाद कार्गो को वापस कंटेनर में भरना और भरे हुए कंटेनर को कंटेनर यार्ड में रखना  | प्रति टी ई यू केवल 500 रु०   |
| (iv) सीमा शुल्क की जाँच के बाद कंटेनर का मृमि पर रखना ( जहाँ आवश्यक हो), खाली करना और कार्गो की सुपुर्दगी   | प्रति टी ई यू केवल 400 रु०   |
| (v) सी एफ एस, कंटेनर यार्ड में भरे हुए कंटेनरों को सड़क वाहनों पर चढ़ाना, उन्हें आयात वेयरहाउस में लाना, खाली करना, कार्गो का अन्वेषण करना, और रखना तथा परिसर के भीतर सी एफ एस कंटेनर यार्ड तक कंटेनर को ले जाना  | प्रति टी ई यू केवल 1250 रु०  |
| (vi) कार्गो का प्रहस्तन ( जिसमें शामिल है ) ढेर से अपेक्षित संख्या में पैकेज लेना, सीमा शुल्क की जाँच ( पैकिंग खोलने, पुनः पैकिंग करने सहित ) और यदि आवश्यक हो तो उन्हें ढेर में रखना तथा / अथवा आयात वेयरहाउस में ट्रकों / वाहनों पर समस्त परेषण का लदान | प्रति किंवाटन केवल 6 रु०   |

### 3. सामान्य प्रचालन

- |  |                            |
|--|----------------------------|
| (i) सी एफ एस परिसर/यार्ड में गश्तकार के सड़क वाहनों में /से खाली / भरे हुए कंटेनरों को चढ़ाना / उतारना         |                            |
| (क) खाली कंटेनर  | प्रति टी ई यू केवल 75 रु०  |
| (ख) भरे हुए कंटेनर   | प्रति टी ई यू केवल 150 रु० |
| (ii) सी एफ एस परिसर से खाली कंटेनर को धुलाई/सफाई स्थल तक ले जाना और सी एफ एस परिसर में नियत स्थान पर वापस रखना | प्रति टी ई यू केवल 300 रु० |

(iii)	परिसर के भीतर एक स्थान से दूसरे स्थान तक कार्गो की दुलाई / स्थानान्तरण	प्रति किंवदल केवल 6 रु०
(iv)	जे एन पी टी और एम बी पी टी के नियत क्षेत्र के बीच कंटेनरों को लाना और ले जाना	
(क)	खाली कंटेनर	प्रति टी ई यू केवल 1500 रु०
(ख)	भरे हुए कंटेनर	प्रति टी ई यू केवल 3000 रु०
(v)	एल सी वाई से भरे हुए कंटेनरों की पुनः प्राप्ति और सी एफ एस वेयरहाउसिंग में जे एन पी के ट्रेलरों पर उनके तुलन की व्यवस्था करना	प्रति टी ई यू केवल 600 रु०
	एल सी वाई से भरे हुए कंटेनरों की पुनः प्राप्ति और सी एफ एस के तुलन पुल पर पक्षकार के ट्रेलरों में उनके तुलन की व्यवस्था करना	प्रति टी ई यू केवल 400 रु०

#### 4. भंडारण / विलम्ब शुल्क प्रभार

(i) तीन कार्य दिवसों की निशुल्क अवधि के बाद वेयरहाउस में रोके गए कार्गो के लिए निम्न क्षेत्र के आधार पर प्रति वर्ग मीटर प्रति सप्ताह केवल 50 रु० ( केवल पचास रुपए ) की दर पर भंडारण/ विलम्ब शुल्क प्रभार लगाए जाएंगे ( निशुल्क अवधि की गणना करते समय निशुल्क अवधि के बीच अथवा बाद में आने वाले रविवारों / छुट्टियों की गणना नहीं की जाएगी । यह सुनिश्चित किया जाएगा कि तलभार वहन क्षमता 0.33 एम टी प्रति वर्ग फुट से अधिक न हो ।

(ii) स्थान के उपयोग की संगणना गिड क्षेत्र के आधार पर की जाएगी, प्रत्येक गिड 6.25 वर्ग मीटर का होता है । उपयोग के लिए भी देय विलम्ब शुल्क पूरे गिड के लिए होगा क्योंकि समुद्री नोमार पत्र में दिया गया कार्गो उपयोग किए गए स्थान की गणना के प्रयोजनार्थ एक परेक्षण समझा जाएगा ।

(iii) दी गई निशुल्क अवधि के पश्चात् भंडारण के चार (4) सप्ताह बाद उठाए गए कार्गो पर पाँचवे सप्ताह से और उसके बाद परेक्षण पर भंडार प्रभारों का 50% और प्रभार लगाया जाएगा ।

#### 5. विविध प्रभार :

यदि सुपुर्दगी उसी दिन हो जाती है तो पक्षकारों के लिए जाँच के बाद अपने कंटेनरों को अपना ताला लगा कर रखना आवश्यक होगा । ऐसे मामलों में यदि पक्षकारों की ओर से उनके ताले लगाने के लिए कहा जाएगा तो प्रति रात्रि केवल 20 रु० ताला प्रभार वसूल किए जाएंगे ।

#### 6. बीमा

व्यापार की परम्पराओं के अनुसार आयातित माल का सामान्यतः 60 दिन के पारगमन भंडारण समय सहित वेयरहाउस से वेयरहाउस तक बीमा किया जाता है । यह माना जाएगा कि जवाहरलाल नेहरू पत्तन के सी एफ एस पर प्राप्त किए जा रहे माल का भंडारण के दौरान सभी संभव जोखिमों के लिए उचित बीमा किया गया है ।

तथापि, यदि किसी पक्षकार द्वारा आग, बाढ़, चक्रवात, चोरी आदि के जोखिम के लिए बीमा कराया जाना आवश्यक है तो इसके लिए ज ने प के सी एफ एस पर लिखित अनुरोध किए जाने के बाद प्रबंध किया जाएगा जिसके लिए माल की प्रति 1000 रु० कीमत पर साप्ताहिक आधार पर 12.5 पैसे 'यथा मूल्य' प्रभार लगाए जाएंगे।

### अनुबंध -II

जयाहर लाल नेहरू पत्तन के कंटेनर फ्रेट स्टेशन पर प्रदान की जाने वाली विभिन्न सेवाओं के लिए वसूल की जाने वाली दरें।

#### आयात पद्यालन

#### 1. भूमि किराया प्रभार :

##### (I) भरे हुए कंटेनर

#### दिनों की संख्या

#### दर प्रति टी ई यू प्रतिदिन

7 वें दिन तक	केवल 50 रु०
8 वें से 15 वें दिन तक	केवल 100 रु०
16 वें से 30 वें दिन तक	केवल 200 रु०
31 वें दिन से उसके बाद	केवल 300 रु०

##### (II) खाली कंटेनर

#### दिनों की संख्या

#### दर प्रति टी ई यू प्रतिदिन

1 से 30 वें दिन तक	केवल 10 रु०
31 वें दिन से उसके बाद	केवल 50 रु०

( खाली कंटेनर के भूमि किराए की गणना करने के लिए खाली कंटेनरों की प्राप्ति की तारीख के साथ-साथ सुपुर्दगी की तारीख भी शामिल की जाएगी )

#### 2. भण्डारण /आरक्षण प्रभार :

- (i) भण्डारण प्रभार (निर्यात कार्गो के लिए ) केवल 31.21 रु० प्रति वर्ग मीटर प्रति सप्ताह होंगे (तथापि, न्यूनतम प्रभार 5 वर्ग मीटर और उसके गुणजों में लिए जाएंगे ) यदि कार्गो के सामान्य स्थान का क्षेत्र प्रयोग किया जाता है और कार्गो को इसकी प्राप्ति की तारीख से सात दिन की निशुल्क अवधि में नहीं भरा जाता है तो कार्गो को भरने से पहले सी एच ए द्वारा प्रभारों का भुगतान किया जाएगा (निशुल्क अवधि की गणना करते समय निशुल्क अवधि के बीच में अथवा बाद में आने वाले रविवारों/छुट्टियों की गणना नहीं की जाएगी)। दिनों की गणना करते समय प्रथम पाली के दौरान प्राप्त हुए कार्गो को उसी दिन प्राप्त हुआ माना जाएगा जब कि उसी दिन बाद की पालियों के दौरान प्राप्त कार्गो के लिए उस दिन की गणना नहीं की जाएगी। तथापि, निशुल्क समय का परिकलन किसी विशेष नौवहन बीजक के अनुसार लदान की प्रथम तारीख से किया जाएगा न कि समस्त कार्गो की वास्तव में प्राप्ति से। ऐसे मामलों में चूंकि कार्गो सामान्य क्षेत्र में पड़ा होगा इसलिए यदि कार्गो की प्राप्ति से चार सप्ताह के भीतर इसे न भरा जाए तो सात दिन का निशुल्क समय शुरू होने वाली लदान की प्रारंभिक तारीख से प्रशुल्कों की अपेक्षा 50% अतिरिक्त दरे वसूल की जाएगी।

- (ii) यदि आरक्षण 400 वर्ग मीटर अथवा अधिक क्षेत्र के लिए हो तो वसूली जाने वाली दर केवल 100 रु०/- प्रति वर्ग मीटर प्रति माह अर्थात् केवल 40,000 रु० (केवल चालीस हजार रूपए) प्रति महीने होगी।
- (iii) स्थान का आरक्षण तीन महीने के लिए अग्रिम भुगतान किए जाने के बाद न्यूनतम तीन महीने की अवधि के लिए दिया जाएगा और यदि पक्षकार आरक्षण को समाप्त करना चाहता है तो आरक्षण को रद्द कराने के लिए एक महीने का नोटिस देना होगा। समय में बढोत्तरी तिमाही आधार पर किए जाने वाले अग्रिम भुगतानों के बाद की जाएगी।

### 3. प्रहस्तन और परिवहन प्रयालन :

#### निर्यात प्रयालन

- (i) अपेक्षित अन्वेषण और भंडारण स्थान/यार्ड में रखने निशुल्क  
के पश्चात् निर्यात यूनिट/खुले यार्ड में पक्षकार के  
सड़क वाहनो के मुहाने से निर्यात कार्गो की उतराई  
(चाराई प्रमारों को छोड़कर )
- (ii) सीमाशुल्क की जांच के लिए पैकेजो को अपेक्षित केवल 200 रु० प्रति टी ई यू  
संख्या में निकालने के लिए श्रमिक और/अथवा  
उपयुक्त उपकरण प्रदान करना (इसमें आवश्यकता-  
नुसार खोलना/बांधना आदि और उन्हें रैक/स्लेक में  
रखना भी शामिल होगा ), परेषण को एकत्र करना,  
नामांकित खाली कंटेनरो को भराई स्थल पर लाना,  
कंटेनर में कार्गो भरना, व्यवस्थित करना, ताला  
लगाना, मुहरबंद करना आदि और भरे हुए कंटेनर  
को जे एन पत्तन के कंटेनर यार्ड में भेजना।
- (iii) सीमाशुल्क की जांच के लिए पैकेजों को अपेक्षित केवल 1500 रु० प्रति टी ई यू  
संख्या में निकालने के लिए श्रमिक और/अथवा  
उपयुक्त उपकरण प्रदान करना (इसमें आवश्यकता-  
नुसार खोलना/बांधना आदि और उन्हें रैक/स्लेक में  
रखना भी शामिल होगा ), परेषण को एकत्र करना,  
नामांकित खाली कंटेनरो को भराई स्थल पर लाना,  
कंटेनर में कार्गो भरना, व्यवस्थित करना, ताला  
लगाना, मुहरबंद करना।
- (iv) निर्यात कंटेनरों को पुनः व्यवस्थित करना : केवल 3000 रु० प्रति टी ई यू  
अपेक्षानुसार सीमाशुल्क की जांच के लिए भरे हुए  
कंटेनरों में अपेक्षित संख्या में पैकजों को निकालने  
के लिए श्रमिक और/उपयुक्त उपकरण प्रदान करना,  
खोलना अथवा बांधना, कंटेनरों में पैकेजों को भरना,  
व्यवस्थिति करना, ताला लगाना और मुहरबंद करना।

#### सामान्य प्रयालन :

- (i) सी एफ एस परिसर/यार्ड में पक्षकार के सड़क वाहनो  
से /में खाली/भरे हुए कंटेनरों को चढ़ाना/उतारना।
- (क) खाली कंटेनर केवल 75 रु०/ प्रति टी ई यू
- (ख) भरे हुए कंटेनर केवल 150 रु०/प्रति टी ई यू

(ii) खाली कंटेनर को सी एफ एस परिसर से कंटेनर की धुलाई/सफाई के लिए हटाना और सी एफ एस परिसर नियत स्थान पर वापस रखना।	केवल 300 रु० / प्रति टी ई यू
(iii) सी एफ एस परिसर के भीतर एक स्थान से दूसरे स्थान तक कार्गो की ढुलाई/स्थानान्तरण	केवल 5 रु० प्रति क्विंटल
(iv) पक्षकार के वाहनों में "वापस शहर को जाने वाले कार्गो" का लदान	केवल 8 रु० प्रति क्विंटल
(v) सी एफ एस-जे एन पी परिसर के भीतर एक स्थान से नामित स्थान तक भरे हुए कंटेनरों का स्थानान्तरण/सी एफ एस-जे एन पी के तुल्य पुलों पर उनके तुल्य की व्यवस्था करना।	केवल 400 रु० प्रति टी ई यू
(vi) सी एफ एस परिसर के भीतर 'एक स्थान' से खाली कंटेनरों को नामित स्थान तक स्थानान्तरित करना।	केवल 200 रु० प्रति टी ई यू
(vii) खाली कंटेनरों को सी एफ एस, जे एन पी से कंटेनर यार्ड, जे एन पी तक लाना अथवा ले जाना(सी एफ एस पर उतारने/चढ़ाने सहित)	केवल 600 रु० प्रति टी ई यू
(viii) सी एफ एस, जे एन पी से सी वाई, जे एन पी तक भरे हुए कंटेनरों की ढुलाई(सी एफ एस पर उतराई/लदान को छोड़कर)	केवल 1000 रु० प्रति टी ई यू
(ix) प्रयोक्ताओं की ओर से आंशिक रूप से भरे हुए कंटेनरों के लिए तालाबंदी प्रभार	केवल 20 रु० प्रति टी ई यू

### अनुबंध-III

#### जे एन पी टी के सी एफ एस पर विभिन्न सेवाओं के लिए वसूल की जाने वाली दरों की प्रयोज्यता को विनियमित करने की शर्तें।

1. पत्तन न्यास द्वारा कोई 'ठेकेदार' नियोजित करने का निर्णय लेने के बावजूद भी "प्रमुख" के रूप में उसका उत्तरदायित्व समाप्त नहीं होता। यह मुद्दा जब कार्गो के 'परिरक्षक' के रूप में पत्तन के उत्तरदायित्वों के परिप्रेक्ष्य में देखा जाएगा तो विशेष रूप से महत्वपूर्ण होगा।
2. 'निशुल्क समय' कंटेनर के पत्तन कंटेनर यार्ड से सी एफ एस में पहुंचने के पश्चात् शुरू होगा।
3. यह अवश्य सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि जब आयातक परेषण को छुड़ाने के लिए पहुंचे तो कंटेनर भूतल पर उपलब्ध हो। यदि नहीं हो तो परेषित कंटेनर के भूतल पर आने और खानगी करने तक भूमि किराए के भुगतान के लिए उत्तरदायी नहीं उठराया जाएगा।

4. यदि परेषिति के कारण नहीं बल्कि पत्तन द्वारा विलम्ब किया गया हो तो वह वेयरहाउस-प्रभारों का भुगतान करने के लिए उत्तरदायी नहीं होगा।  
सीमाशुल्क की जांच/आयात व्यापार नियंत्रण प्रक्रियाओं आदि के कारण हुए विलम्ब के संबंध में पत्तन न्यास और/अथवा प्रयोक्ता चेन्नई पत्तन न्यास से संबंधित मामला सं० टी ए एम पी/3/98/सी एच पी टी में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित सहमति प्राप्त फार्मुले के संदर्भ में इस संबंध में अपनाए जाने वाले उपयुक्त निर्धारण प्रस्तुत कर सकते हैं। इस संबंध में इस आदेश की तारीख से छह महीने के भीतर सुझाव दिए जा सकते हैं।
5. सेवाएँ प्रदान करने के लिए 'एक खिड़की प्रणाली' न होने से प्रत्येक कार्य कलाप के लिए समय सीमा नियत करना आवश्यक होगा। 'जुर्माने' और 'छूट' निर्धारित करना इस संकल्पना का स्वाभाविक परिणाम होगा।  
पत्तन न्यास और/अथवा प्रयोक्ता इस आदेश की तारीख से छह महीने के भीतर इस संबंध में अपनाए जाने के लिए उपयुक्त निर्धारण प्रस्तुत कर सकते हैं।
6. उतराई के पश्चात् माल निकालने/रवानगी के लिए सांघिक रूप से निर्धारित समय सीमा का निश्चित रूप से पालन किया जाना चाहिए जिसमें विफल करने पर कटेनर को परेषिति की कीमत पर नीलामी के लिए उठा लिया जाएगा। दूसरे शब्दों में 'भूमि किराया' अनिश्चित समय तक वसूल नहीं किया जा सकता।
7. प्रहस्तन और परियहन प्रचालनों (निर्यात प्रचालन) में कार्गो को सटाने और हटाने के लिए श्रमिकों का प्रावधान शामिल किया जाएगा।

### TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

#### NOTIFICATION

New Delhi, the 21st May, 1999

**No. TAMP/2/98-JNPT.**—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49, and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (Act 38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the rates chargeable towards various services to be rendered at the JNPT CFS, both for import and export operations, and the conditionalities governing application of the rates chargeable, as in the Order appended hereto.



**Case No.TAMP/2/98-JNPT****The Jawaharlal Nehru Port Trust**

...

**Applicant****ORDER**

( Passed on this 13th day of April, 1999. )

This case relates to a proposal dated 23 September 98 from the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) for fixation of the Scale of Rates for various services to be rendered at the JNPT CFS, both for import and export containers.

2. The salient features of the proposal are as follows:

- (i). There are three main Container Freight Stations (CFSs) at the JNPT. One of the CFSs is of the JNPT itself operated on its behalf by the CWC; a second, operated by the Maersk India Limited (Maersk); and, a third, operated by M/s. Balmer Lawrie & Company Limited (BLC).
- (ii). The JNPT CFS (operated by the CWC) handles at present only import containers. The others handle both import and export containers.
- (iii). The contract given to the CWC expires on 25 May 99. There is no proposal to renew the contract.
- (iv). The JNPT decision, however, is to operate the CFS through a Handling / Transport Contractor to be identified through a tendering process.
- (v). In the new arrangement, the CFS is expected to handle both import and export containers.
- (vi). The proposal is to get the rates for various services to be approved by the TAMP so that they can be indicated in the tender document.
- (vii). The JNPT has adopted the CWC/Maersk rates as the 'going rates'. No costing details have been given either in the proposal or at the joint hearing on the ground that they have no other basis to go by.

The Ground Rent for export containers is exactly the same as those adopted by the CWC. The Ground Rent for import containers, however, is higher than the CWC rates; possibly, the JNPT has gone in this case with reference to the higher Maersk rates.

- (viii). No conditionalities have been proposed for specifying levels of performance. (This point is of particular relevance in the context of repeated complaints by port-users about total lack of accountability at the CFS – the JNPT passes the buck to the Contractor who passes it on to the sub-contractor and so on with the result that the port-user has no real option but to bear with whatever payments are demanded.)

3. In accordance with the prescribed procedure, the proposal was circulated to the port-users for comments. The port-users addressed were as follows: The Indian National Shipowners' Association (INSA), the Mumbai and Nhava Sheva Ship-Intermodal Agents Association (MANSAA), the Container Shipping Lines Association (CSLA), the Bombay Custom House Agents' Association (BCHAA), the Bombay Chamber of Commerce and Industry (BCCI), besides the Director General (Shipping). Comments were received only from the CSLA, INSA, BCHAA, and the Director General (Shipping). Thereafter, the case was taken up for a joint hearing in Mumbai on 8 January 99. The salient points emerging from the comments received from the four port-users as also from the deliberations at the joint hearing are as follows:

- (i). The representative of the D.G. (Shipping) referred to a Report prepared by them which has not yet been accepted by the Government. But, this Report pertains to 'Container Detention Charges' which are not very relevant to our purpose in this case.
- (ii). The JNPT shall not charge ground rent indefinitely. In cases of uncleared containers, the ground rent must stop at some point. The Scale of Rates must, therefore, prescribe a time limit for taking up for auction of uncleared containers.
- (iii). Containers with 'coastal' cargo must get lesser rates.
- (iv). The CFS shall be accountable for performance. The Scale of Rates must prescribe penalties for delays in performance by the CFS.
- (v). 'Free time' of 3 days proposed is not adequate; it shall be 5 days. It is relevant here to recognise that the shipping lines also claim to give 5 days' free time.
- (vi). The CFS must provide survey facilities to identify damages to containers inside or outside the CFS.

- (vii). The proposal relevant to export containers, in respect of handling and transport operations (export operations), must include provision for supply of labour for chocking and lashing of cargo also.

(It is relevant here to note that Maersk does not provide these facilities at their CFS.)

- (viii). The JNPT CFS shall not charge ground rent indefinitely. There has to be a time limit for auctioning uncleared containers. The statutory time limit of 45/60 days for destuffing/clearing after landing must be adopted. If this time limit is not observed, the containers must be auctioned at the consignee's cost.
- (ix). The charges for handling containers shall be denominated in rupee terms and **not** in dollar terms.
- (x). The JNPT CFS must offer concessional rates to containers carrying 'coastal' cargo.
- (xi). The concept behind the expression "our own CFS" in the proposal is not clear. There is no indication anywhere of accountability of the JNPT or of the Contractor. If this position is maintained, the JNPT must be seen to be ceasing to operate as 'Custodian'. And, the Contractor also goes scot-free because he is answerable only to the JNPT and not to users. This issue needs to be sorted out.
- (xii). The Scale of Rates must incorporate conditionalities to enforce levels of performance. Concepts like 'time limits', 'penalties' and 'remissions', which are totally absent in the proposal need to be introduced specifically.
- (xiii). The rates proposed are very high. No basis has been indicated for the rates. The JNPT cannot be allowed to blindly adopt the CWC/ Maersk rates on the ground that they have no costing details. After all, it is their CFS; it shall be possible for them to get all the costing details from the Contractor.

Costing details given by BLC are available to show that all these activities can be performed at much much cheaper rates.

The rates prescribed at the Mumbai Port Trust (MBPT) for similar activities at their CFSs are also very much cheaper. And, the conditionalities are so explicitly stipulated that there is total accountability for performance at all stages.

- (xiv). The tender document, even as it indicates the rates, shall also stipulate conditionalities. This essential requirement must not be left to be filled in by the Contractor.

- (xv) It will be the best arrangement if the JNPT itself can operate the CFS. Such an arrangement will provide a 'single window' facility which will be easier and far cheaper.
- (xvi) It is good that both import and export containers are proposed to be handled at the CFS. This has been a long standing demand of the port users.
- (xvii) Container handling charges are cargo-related charges and ought properly to be denominated in rupee terms.
- (xviii) Likewise, the proposal must incorporate the accepted principles of fixing concessional tariffs for 'coastal cargo'.

4. At the joint hearing, the BCHAA offered to give a draft of the conditionalities to govern the application of the rates in reference. The salient points relating to the conditionalities are as follows:

- (i). Prescription of the ground rent charges shall be governed by provision of a 'free time'. This shall be seven days and not three days.
- (ii). 'Free time' must start after the container reaches the CFS and not when it is still at the Port Container Yard.

The Steamer Agent shall be responsible for movement of the (import) container from the Port Container Yard to the CFS and of the (export) container from the CFS to the Port Container Yard. This is necessary to ensure that the consignee is not held responsible for delays in movement of containers caused by the CFS operator or others.

- (iii). Warehousing charges shall not apply if there are delays in clearance because of delays caused by the port or the CFS operator.

Likewise, warehousing charges shall not apply if there are delays due to Customs Testing / Import Trade Control / etc.

- (iv). Containers shall be available at ground for removal when the consignees come to collect them. If this is not so, the time taken for 'grounding' shall not count for charge.
- (v). The JNPT must introduce a 'single window' system for collection of charges for clearance of containers; otherwise, the Scale of Rates must prescribe time limits for each activity to enforce levels of performance.

5. The JNPT's response to the issues raised by the port-users has been somewhat limited to cover the following:

- (i). The port does not have the manpower or the expertise to operate the CFS. Hence the decision to appoint a Contractor. In any case, this is a management decision quite unrelated to tariffs and will, therefore, be outside the purview of the proceedings in this case.
- (ii). The port has no accounts of its own. It is not, therefore, in a position to furnish any costing details or propose any rates of its own. It has, accordingly, gone by the rates prevailing at the CFSs operated by the CWC and the Maersk.

If any particular requirements are specifically indicated, then, the JNPT will try to collect relevant details and submit them.

- (iii). Likewise, the port is not in a position to prepare any conditionalities. If the TAMP prescribes any, the JNPT will accept them and spell them out in the tender document.
- (iv). The concessions normally admissible to 'coastal cargo' are given. It is not clear what more is expected in this regard by the users.

6. With reference to all the information / details / data collected in respect of this case, and based on a collective application of mind, this Authority took up this case for final consideration in its meeting today.

7. The following points emerge from an analysis of the facts given above and the various issues cited:

- (i). Whether the port itself shall operate the CFS or give it out on contract is indeed a management decision. This Authority will not, therefore, like to intercede in this matter.
- (ii). The decision to cover both import and export containers is in response to a long-standing demand of the users. Accordingly, it is a welcome development. Incidentally, this again, strictly speaking, is a management decision with which this Authority will not be directly concerned.
- (iii). The JNPT has not given any costing details. It does not appear to be proper on its part to blindly adopt the rates quoted by the CWC and the Maersk. It is true that, at the joint hearing the JNPT offered to try and collect relevant details with reference to any specific requirement that might be indicated by the TAMP in this regard. Following this up, this Authority had given a list of points to the JNPT for additional information/clarification. Not much of meaningful response from the JNPT has been received.

The rates quoted by the BLC for storage and transportation at their CFS are indeed very revealing. They are incredibly low and much much cheaper than the rates proposed by the JNPT. In spite of an opportunity being given to them, the JNPT has not chosen to respond to this statement. And, as already pointed out, they have not furnished any data to the contrary of their own either. That being so, there is no reason why this Authority cannot keep the BLC rates as a base to work out appropriate rates in this case.

It may be argued that a Port Trust cannot be compared with a private party. It has inescapable liabilities to reckon with. But, it is relevant to recognise that the BLC is a Public Sector Undertaking and not a private party. Nevertheless, it has to be conceded that operating as it does on commercial lines, the BLC will have work standards different from those of a Public Trust. But, the Authority can surely use the BLC rates as a basis to make reasonable deductions justifiably in the case of a Public Trust situation.

- (iv). The demand for concessions for 'coastal cargo' is in line with the prevailing practice. The port's contention appears to be that why should users ask for more concessions than what are normally admissible. Apparently, the point has arisen because of lack of specific mention in the proposal. By way of abundant caution, therefore, it can be stipulated that the concession usually available to 'coastal cargo' will be available at this CFS also.

The point about denomination in rupee terms (and, **not** in dollar terms) of container handling charges is part of a dispute that is currently engaging the attention of the Authority even otherwise. It may not, therefore, be advisable at this stage to consider this issue afresh in isolation as a part of this case. At any rate, the proposal does not allude to this aspect at all. The users have apparently brought it up by way of abundant caution. It can, perhaps, be stipulated that the present practice will continue unless and until it is altered by a common prescription.

- (v). The proposal of the JNPT in respect of the rates chargeable towards various services to be rendered was subjected to scrutiny with reference to the rates applied at present by the CWC, the Maersk India, the Balmer Lawrie & Co. Limited (only for empty containers), and the suggestions received from the BCHAA. Based on this scrutiny, the following points have emerged with reference to which appropriate modifications have been introduced in the statements of rates:

- (A) Whereas in the JNPT proposal, the first month has been broken down into four slabs with rates rising from Rs.75/- to Rs.300/-, in the BLC structure, it is just Rs.8/- for the whole month! Even granting the differences of work standards between the two organisation as discussed in paragraph

7.3. above, it is not reasonably conceivable that the pressure on speedy clearance within the port precincts will be so much as to warrant such a colossal contrast. That being so, in our opinion, as in the demand uniformly voiced by the port-users, there has to be some moderation of the rates.

Bearing this in mind, and based on a comparison of the rates proposed by the JNPT, applied by the BLC, and suggested by the BCHAA, appropriate changes have been introduced in the statements of rates.

- (B). Although the JNPT proposal is to apply a rate at 1½ times the normal charge as notified in its tariff for reefer containers, lack of a specific indication thereto in the Statement (attached as Annex IV to the proposal) seems to have caused some confusion and concern among users. It will, therefore, be advisable to introduce a specific indication to this effect in the statement of rates.
- (C). The proposal to charge Rs.200/- per TEU towards 'administrative expenses' for 'entry' has not been explained and is not found to be justifiable.
- (D). The proposal to charge Rs.100/- and Rs.200/- respectively for empty and loaded containers for lift on / lift off is found to be on the higher side. With reference to the rate charged by the BLC and the suggestion received from the BCHAA, a charge of Rs.75/- per TEU for empty containers is found to be reasonable. And, applying a 1:2 ratio between empty and loaded containers, a charge of Rs.150/- per TEU for loaded containers is found to be reasonable.
- (E).
  - (a). The transportation charge from the Port to the CFS proposed at Rs.800/- per TEU (empty) is found to be on the higher side. With reference to the rate charged by the BLC for a much longer distance and the suggestion received from the BCHAA, a charge of Rs.600/- per TEU (empty) is found to be reasonable.
  - (b). Adopting the ratio maintained in the proposal, and going by the charge of Rs.600/- per TEU (empty) cited above, a charge of Rs.1,000/- per TEU (loaded) is found to be reasonable for transportation from the Port to the CFS.
- (F). Going by the norms indicated above, for the activity covered by Item 2(i) of Annex – IV to the proposal, the charge proposed of Rs.2,500/- per TEU is found to be somewhat on the higher side. Adding Rs.1,000/- for transportation,

Rs.300/- for lift on / lift off (loaded), Rs.800/- for destuffing and stacking, and Rs.150/- for lift on / lift off (empty), a charge of Rs.2,250/- per TEU is found to be reasonable.

It will be relevant here to draw a reference to the activity described in Item 3(ii) of Annex – V to the proposal. These two activities can be seen to be operations in reverse of each other. That being so, the reasonableness of this charge of Rs.2,250/- will be borne out by the JNPT's own proposal of a charge of Rs.2,200/- per TUE for the reverse activity.

- (G). For the 'destuffing operation' [cited in Item 2(iii) of Annex – IV to the proposal], the charge proposed of Rs.600/- is found to be on the higher side. With reference to the proposal of the JNPT, and the suggestion received from the BCHAA to charge only Rs.400/- per TEU, a charge of Rs.500/- per TEU is found to be reasonable.
- (H). For destuffing and delivery activity ([cited in Item 2(iv) of Annex – IV to the proposal], the charge proposed of Rs.1,200/- per TEU is found to be very much on the higher side. Going by the activities involved, the charge for this item has to be cheaper than that for the destuffing operation cited in Item 2(iii) *ibid.* Accordingly, a charge of Rs.400/- per TEU is found to be reasonable for this activity.
- (I). Going by the norms indicated above, for the activity covered by Item 2(v) of Annex – IV to the proposal, the charge proposed of Rs.1,350/- per TEU is found to be somewhat on the higher side. Adding Rs.300/- for lift on / lift off (loaded), Rs.800/- for destuffing and stacking, and Rs.150/- for lift on / lift off (empty), a charge of Rs.1,250/- per TEU is found to be reasonable.
- (J). In respect of Item 3(iv)(b) of Annex – IV to the proposal, with reference to the 1:2 ratio adopted between empty and loaded containers, the charge of Rs.400/- per TEU is found to be on the higher side. Accordingly, a charge of Rs.300/- per TEU is found to be reasonable.
- (K). In respect of Item 3(ii) of Annex – V to the proposal, the charge proposed of Rs.2,200/- per TEU is considered to be on the higher side since, going by the scheme of calculations adopted in the proposal, it contains a component of Rs.200/- towards 'administrative expenses' which has not been found to be in order. Accordingly, a charge of Rs.2,000/- per TEU is found to be reasonable for this item.



This activity is seen to be the reverse operation of the one described in Item 2(i) of Annex – IV to the proposal. There has, therefore, to be some correspondence between the two. That being so, the BCHAA proposal for a charge of Rs.1,200/- per TEU for this item is not accepted.

- (L). In respect of Item 3(ii) – General Operations – of Annex – V to the proposal, the charge of Rs.400/- per TEU is found to be on the higher side. The activity involved in this item is exactly the same as the one described on the 'import' side under Item 3(ii) of Annex – IV to the proposal with reference to which the charge proposed is only of Rs.300/- per TEU. Accordingly, a charge of Rs.300/- per TEU is found to be reasonable for this item too.
- (M). In respect of Item 3(viii) – General Operations – the charge proposed of Rs.1,200/- per TEU is found to be on the higher side. Bearing in mind the general decision to reduce the charge for lift on / lift off of loaded containers from the proposed level of Rs.200/- per TEU, there has to be a reduction of Rs.200/- per TEU in this item. Accordingly, a charge of Rs.1,000/- per TEU is found to be reasonable for this item.
- (vi). The point about lack of accountability is valid and needs to be carefully reckoned with. It will, therefore, be necessary to stipulate conditionalities. It may not be proper to leave them to be introduced by the Contractor. It was for the JNPT to have proposed the conditionalities. The JNPT has very definitely ducked this issue. They have required the TAMP to spell out conditionalities if necessary. The BCHAA have taken the trouble of proposing certain conditionalities. (As earlier stated, the JNPT has not even bothered to respond to these suggestions.) In the event, there is no reason why this Authority cannot be guided by the initiatives taken by the port-users.
- (vii). The following conditionalities will appear to be in order.
- (a). Notwithstanding the JNPT decision to engage a 'Contractor', its responsibilities as the 'Principal' cannot cease. This responsibility will be of particular significance when viewed in perspective of the Port Trust's liabilities as a 'custodian' of cargo.
- (b). The conditionality about 'free time' commencing after the container reaches the CFS from the Port Container Yard appears to be reasonable and can be accepted.

- (c). The conditionality about applicability of 'Container Detention Charges' is not relevant to our purpose and can not, therefore, be entertained.
- (d). The conditionality about 'free time' will be relevant. But, there can be an opinion that 'free time' is to be decided by the port depending upon the need for faster clearance and for completion of other formalities required. But, this may be seen in the context of the rate structure proposed vis-à-vis the rate structure applied by the BLC. Whereas in the JNPT proposal, the first month has been broken into four slabs with rates rising from Rs.75/- to Rs.300/-, in the BLC structure, it is just Rs.8/- for the whole of the first month! It is not reasonably conceivable that the pressure on speedy clearance within the port precincts will be so much as to warrant such a colossal contrast. That being so, in our opinion, as in the demand uniformly voiced by the port users, there can be a case for increasing the 'free time' from three days to five days unless alternatively the rates are reduced.
- (e). The demand about introducing a conditionality about availability of the container at 'ground' when the consignee reports for its collection is reasonable. As pointed out by the BCHAA, the MBPT incorporates it in its Scale of Rates. The JNPT itself has also made some provision for LCL containers in its proposal. But, the fact remains that this conditionality has not been accepted by the JNPT as explicitly as it has been by the MBPT. There is, therefore, a case for accepting this recommendation of the BCHAA and imposing it as a conditionality governing all containers.
- (f). The conditionality about warehousing charges not applying in cases of delays not attributable to the consignee appears to be reasonable. It is relevant here to recall that, in the Chennai Workshop, a Guideline was (unanimously) adopted to stipulate that port-users shall not be required to pay for delays not attributable to them. The recommendation of the BCHAA in this case, possibly, stems directly from the said Guideline. But, it cannot be extrapolated to cover contingencies like transporters' strike, etc. It will be reasonable only if it is confined to the factors concerning the Port Trusts. It can, therefore, be stipulated that the consignees shall not be required to pay warehousing charges if there are delays that are caused by the port and that are not attributable to the consignees.

The BCHAA has referred in this context also to delays caused by Customs Testing / Import Trade Control procedures / etc. It is relevant in this context to note that in

a separate case relating to the Chennai Port Trust (CHPT), this very point has been amicably settled between the port-users and the CHPT and an agreed formula has been approved by the Authority. The users of the JNPT can be given six months time to study the said formula and propose appropriate provisions for adoption in this case if they so desire.

- (g). The next conditionality suggested relates to adoption of a 'single window' system. While it will be correct to contend that adoption of a 'single window' system is a management decision, and, therefore, outside the purview of this Authority, the alternative suggested by the BCHAA cannot be so brushed aside. The BCHAA has requested that, if a 'single window' system cannot be prescribed, then, time limits for each activity must be stipulated. This seems to be a reasonable proposition. And, in any case, the concept of prescribing 'time limits' has already been proposed for acceptance in para 3.(ii), (iv), (viii), and (xii) above. It will be a natural corollary to this concept to think in terms of 'penalties' and 'rebates'. The Authority, in an attempt to introduce 'efficiency-linked tariffs', has already been advising the Port Trusts to introduce time limits, penalties, rebates, premiums, etc. That being so, this conditionality can also be accepted for adoption. The parties can come up with suitable formulations for adoption within six months when the case can be taken up for further consideration on that specific and other related points.
- (h). Talking of time limits, the suggestion of the CSLA and the INSA about auction of uncleared containers deserves to be considered. As INSA has proposed, the statutory period of 45/60 days for destuffing/clearing after landing must be adhered to failing which the container shall be taken up for auction at the consignee's cost. In other words, 'ground rent' must stop at some point; it cannot go on indefinitely.
- (i). The INSA recommendation about including provision of labour for chocking and lashing of cargo in the handling transport operations (export operations) seems to have merit in it. That the Maersk does not provide this conditionality at its CFS need not be a ground for not doing so here. The JNPT has not cared to express its views on the subject.

8. In the result, and for the reasons given above, the following decisions are taken:

- (i). The rates chargeable towards various services to be rendered at the JNPT CFS for import operations are approved as set out in the

statement attached as **Annex – I**. This statement incorporates the modifications introduced in the rates as described in paragraph 7(v) above.

- (ii). The rates chargeable towards various services to be rendered at the JNPT CFS for export operations are approved as set out in the statement attached as **Annex – II**. This statement incorporates the modifications introduced in the rates as described in paragraph 7(v) above.
- (iii). Conditionalities are prescribed, as set out in the statement attached as **Annex – III**, to govern the application of these rates.

S. SATHYAM, Chairman

[Advt/III/IV/Ext/143/99]

### **ANNEX - I**

#### **RATES CHARGEABLE TOWARDS VARIOUS SERVICES TO BE RENDERED AT CFS-JNP.**

##### **IMPORT OPERATIONS :**

##### **1. GROUND RENT CHARGES :**

##### **(i). LOADED CONTAINERS**

<b><u>No. of days</u></b>	<b><u>Rate per TEU per day</u></b>
1st to 3rd day	FREE
4th to 7th day	Rs.50/- only
8th to 15th day	Rs.100/- only
16th to 30th day	Rs.200/- only
31st day onwards	Rs.300/- only

A free time of three working days will be given to clear a loaded container excluding day of receipt whether received during 1st, 2nd or 3rd shift. While counting the free period, Sundays / Holidays falling in between or succeeding free period will not be counted.

##### **Note :**

Normally LCL containers will not be stacked in the container yard since operations at the CFS are chassis operations. If the containers are detained by any of the agency having a hold, ground rent charges will still be levied as given above.

However, if the container is grounded due to fault of the JNPT i.e. not providing of the door etc. for destuffing, no ground rent charges will be levied for such period/s on the shipping agents.

**(ii) EMPTY CONTAINERS :**

<u>No. of days</u>	<u>Rate per TEU per day</u>
1st to 15th day	Rs.25/- only
16th day onwards	Rs.100/- only

**(iii) REEFER CONTAINERS :**

For all purposes containers having more than 20' length will be treated as FEU i.e. 2 TEUs and will be subjected to 1½ times the normal charges as notified in JNPT Scale of Rates.

**2. HANDLING AND TRANSPORT OPERATIONS :  
IMPORT OPERATIONS :**

- |        |  |  |
|--------|--|--|
| (i).   | Transportation of loaded containers from the Container Yard of JN Port to CFS, JN Port, destuffing of the cargo and stacking the same in the Import warehouse and carrying of empty containers to the Container Yard in the premises.                    | Rs.2250/- only per TEU.  |
| (ii).  | Transportation of Empty /Loaded containers from the Container Yard of JN Port to the CFS, JN Port and grounding / stacking & vice versa (additional charges for lift-on at the CFS on to the party's trailers and administrative charges towards entry). | Rs.600/- only per TEU (Empty)<br><br>Rs.1000/- only per TEU (Loaded)<br><br>Lift-on Rs.75/- (Empty container)<br><br>Lift-on Rs.150/- (Loaded container) |
| (iii). | Destuffing operation, if carried out in the open, as per the request of consignees / shipping agents stuffing the cargo back after Custom Examination in to the container and stacking of loaded container in the Container Yard.                        | Rs.500/- only per TEU.   |
| (iv).  | After Custom Examination Grounding the container (wherever necessary), destuffing and delivery of the cargo.   | Rs.400/- only per TEU.   |

- (v). Lift on of the loaded containers on the road vehicles at the CFS Container Yard, transportation thereof to the Import Warehouse, destuffing, Inventorisation and stacking of the cargo and carrying empty container to the CFS Container Yard within the complex. Rs.1250/- only per TEU.

- (vi). Handling of the cargo (which will include) taking required number of packages from the stack/s, custom examination (including unpacking, repacking etc) and placing them in the stack if necessary and / or loading of the entire consignment on to the mouth of trucks / vehicles at the Import Warehouse. Rs.6/- only per Qtl.

### 3. GENERAL OPERATIONS :

- (i). Lift on / lift off the empty / loaded containers into / from road vehicles of the party in the CFS complex / Yard.

- (a) Empty Containers  
(b) Loaded Containers

Rs.75/- only per TEU  
Rs.150/- only per TEU

- (ii). Shifting of the empty container from CFS Complex to Washing / Cleaning of the Container and stacking it back at the nominated location in the CFS Complex. Rs.300/- only per TEU.

- (iii). Movement / Shifting of cargo from one place to any other place within the complex. Rs.6/- only per Qtl.

- (iv). Movement of containers between JNPT & MBPT nominated area and vice versa.

- (a) Empty Containers  
(b) Loaded Containers

Rs.1,500/- only per TEU  
Rs.3,000/- only per TEU

- (v). Retrieval of Loaded Containers from LCY and arranging weighment thereof at CFS Warehousing on JNP trailers.

Rs.600/- only per TEU.

Retrieval of Loaded Containers from LCY and arranging weighment thereof at CFS Weighbridge on party's Trailers.

RS.400/- only per TEU.

**4. STORAGE / DEMURRAGE CHARGES :**

- (i). Storage / demurrage charges @ Rs.50/- only (Rupees Fifty only) per sq.mtr. per week on net area basis will be levied for cargo detained at the Warehouse beyond the free period of three working days (While counting the free period Sundays / Holidays falling in between or succeeding the free period, will not be counted). It will be ensured that floor load bearing capacity does not exceed 0.33 MT per sq.ft.
- (ii). The utilisation of space will be computed on grid area basis, each grid being 6.25 sq.mtrs. Even for utilisation, the demurrage payable will be for full grid as the cargo covered by an Ocean Bill of Lading will be treated as one consignment for the purpose of calculation of space utilised.
- (iii). The cargo lying uncleared beyond four (4) weeks of storage, after the free time given, a demurrage to the tune of 50% of the storage charges would be additionally levied on the consignment from the fifth week onwards.

**5. MISC. CHARGES :**

The parties are required to lock their containers with their locks after examination, if the deliveries are taken the same day. In such cases, Rs.20/- only per night towards lock charges would be charged, if it is asked to put their locks on behalf of the parties.

**6. INSURANCE :**

In accordance with the trade practices, imported stocks are normally insured from Warehouse to Warehouse, including 60 days transit storage time. It will be presumed that the stock being received at the CFS, Jawaharlal Nehru Port are adequately insured against all possible risks during storage.

However, in case the insurance cover is required by any party against the risk of fire, flood, cyclone, theft etc. the same will be arranged by the CFS, JNP on a written request, for which *ad valorem* charges Rs.12.5 paise per Rs.1000/- value of the stocks will be levied, on weekly basis.

**ANNEX - II****RATES CHARGEABLE TOWARDS VARIOUS SERVICES  
TO BE RENDERED AT CFS-JNP.****EXPORT OPERATIONS :****1. GROUND RENT CHARGES :****(i). LOADED CONTAINERS**

<b><u>No. of days</u></b>	<b><u>Rate per TEU per day</u></b>
Up to 7th day	Rs.50/- only
8th to 15th day	Rs.100/- only
16th to 30th day	Rs.200/- only
31st day onwards	Rs.300/- only

**(ii) EMPTY CONTAINERS :**

<b><u>No. of days</u></b>	<b><u>Rate per TEU per day</u></b>
1st to 30th day	Rs.10/- only
31st day onwards	Rs.50/- only

(The date of receipt of empty containers as well as the date of delivery will be taken into account for calculating the ground rent of empty container).

**2. Storage / reservation charges:**

- (i) The storage charges (for export cargo) will be Rs.31.25 only per sq.mtr. per week (The minimum charges, however, will be taken for 5 sq.mtrs. and in multiples thereof.). In case the area is utilised by the cargo in the general space and if the cargo is not stuffed within the free period of seven days from its receipt, the charges will be payable by the CHAs before the stuffing of cargo is taken up (while counting the free period, Sundays / Holidays falling in between or succeeding free period will not be counted). While counting the number of days, the consignment received during the first shift will be taken as received on that particular day whereas consignment received during subsequent shift of that particular day will not be counted. The free time, however, will be calculated from the first date of carting against a particular shipping bill and not from the actual receipt of the entire cargo. In such cases, as the cargo will be lying in general area, the demurrage will be charged at 50% additional rates than the tariff from the initial date of carting giving seven days free time, if the cargo is not stuffed within four weeks of its receipt.



- (ii) In case the reservation is for 400 sq.mtrs. or above, the chargeable rate will be Rs.100/- only per sq.mtr. per month i.e. Rs.40,000/- only (Rupees Forty Thousand only) per month.
- (iii) Reservation of space will be given for a minimum period of three months on advance payment for three months and in case the party wants to withdraw the reservation, one month notice will have to be given to cancel the reservation. The extension will be given on advance payments being made on a quarterly basis.

### 3. HANDLING AND TRANSPORT OPERATIONS :

#### EXPORT OPERATIONS :

- (i). Unloading the export cargo from the mouth of road vehicles of party at the export unit / open yard after due inventorisation and stacking at the storage point / yard. (excluding the warai charges) FREE
- (ii). Providing labour and / or appropriate equipment for taking out the required number of packages for custom examination (This will also include unpacking / repacking etc. and placing them in rack / slack, if necessary) consolidating the consignment, shifting of the nominated empty container to the stuffing point, stuffing the cargo in the container, arranging, locking, sealing etc and transporting the loaded container to CY JN Port. Rs.2000/- only per TEU
- (iii). Providing labour and / or appropriate equipment for taking out the required number of packages for Custom Examination (This will include unpacking / repacking etc. and placing them in rack / stack, if necessary) consolidating the consignment, shifting of nominated empty container to the stuffing point, stuffing the cargo, arranging locking and sealing. Rs 1,500/- only per TEU
- (iv). Reworking of export containers: Providing labour and / appropriate equipments for taking out the required number of packages from the stuffed containers, packing / unpacking for custom Rs.3,000/- only per TEU

examination if required, resulting the packages in the containers arranging locking and sealing.

### **GENERAL OPERATION :**

- |         |  |                               |
|---------|--|-------------------------------|
| (i).    | Lift on / lift off the empty / loaded containers into / from road vehicles of the party in the CFS complex / Yard.   |                               |
|         | (a) Empty Containers   | Rs.75/- only per TEU          |
|         | (b) Loaded Containers  | Rs.150/- only per TEU         |
| (ii).   | Shifting of the empty container from CFS Complex to Washing / Cleaning of the Container and stacking it back at the nominated location in the CFS Complex. | Rs.300/- only per TEU         |
| (iii).  | Movement / shifting of cargo from one place to any other place within the CFS Complex.   | Rs.5/- only per Qtl.          |
| (iv).   | Loading of "Back to Town Cargo" on party's vehicles.   | Rs.8/- only per Qtl.          |
| (v).    | Shifting of loaded containers from one location within the CFS-JNP Complex at the designated place / arranging weighment thereof at CFS – JNP weighbridge. | Rs.400/- only per TEU         |
| (vi).   | Shifting of empty containers from one location within the CFS Complex at the designated place.   | Rs.200/- only per TEU         |
| (vii).  | Movement of an empty container from CFS, JN Port / Container Yard, to JN Port or vice versa (including lift on / lift off at the CFSs).                    | Rs.600/- only per TEU         |
| (viii). | Movement of loaded containers from CFS, JNP to CY JN Port or vice versa (excluding lift on / lift off at the CFS).   | Rs.1000/- only per TEU        |
| (ix).   | Locking charges for partly stuffed container on behalf of users.   | Rs.20/- only per TEU per day. |

**Annex – III****CONDITIONALITIES GOVERNING APPLICATION OF THE RATES  
CHARGEABLE FOR VARIOUS SERVICES AT THE JNPT CFS**

1. Notwithstanding the Port Trust's decision to engage a 'Contractor', its responsibilities as the 'Principal' shall not cease. This issue will be of particular significance when viewed in the perspective of the Port Trust's liabilities as a 'custodian' of cargo.
2. The 'free time' will commence after the container reaches the CFS from the Port Container Yard.
3. It must be ensured that the container is available at the ground tier when the importer approaches for clearance of this consignment. If it is not, the consignee shall not be held liable for payment of ground rent until the container is grounded and cleared.
4. The consignee shall not be liable to pay warehouse charges if there are delays that are not attributable to him but are caused by the Port.

In respect of delays caused by Customs Testing / Import Trade Control procedures / etc., the Port Trust and/or the users can come up with suitable formulations for adoption in this regard with reference to the agreed formula that has been approved by this Authority in Case No.TAMP/3/98-CHPT relating to the Chennai Port Trust. Suggestions in this regard can be made within six months of this order.

5. In the absence of a 'single window system' for provision of services, it will be necessary to stipulate time limits for each activity. It will be a natural corollary to this concept to prescribe 'penalties' and 'rebates'.

The Port Trust and/or the users can come up with suitable formulations for adoption in this regard within six months of this order.

6. The time limit statutorily prescribed for destuffing/clearing after landing must be adhered to failing which the container shall be taken up for auction at the consignee's cost. In other words, 'ground rent' cannot be charged indefinitely.
7. The handling and transport operations (export operations) shall incorporate provision of labour for chocking and lashing of cargo.

